



الجمعية العمومية - الدورة الثامنة والثلاثون

اللجنة الاقتصادية

البند رقم ٤٠ من جدول الأعمال: تنمية النقل الجوي الاقتصادية-السياسة العامة

بيان موحد بسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

(ورقة مقدمة من مجلس الايكاو)

الموجز التنفيذي	
<p>يقتضي قرار الجمعية العمومية ٣٧-٢٠ "البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي" من المجلس أن يواظب على استعراض البيان وأن يبلغ الجمعية العمومية إذا اقتضى الأمر إدخال تغييرات عليه. وبناء على ذلك ومع مراعاة نتائج المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي، أجرى المجلس استعراضاً لمضمون القرار ٣٧-٢٠ ونقحه بالصيغة المعروضة في مرفق هذه الورقة.</p> <p>الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى أن تستعرض وتعتمد قرارها المنقح هذا حول البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي كما هو وارد في المرفق.</p>	
الهدف الاستراتيجي:	تتصل هذه الورقة بالهدف الاستراتيجي (ج) - حماية البيئة والتنمية المستدامة للنقل الجوي، والهدف الاستراتيجي (أ) - السلامة.
الآثار المالية:	ستنفذ الأنشطة المذكورة في الورقة المرفقة رهنأ بتوافر الموارد في مشروع ميزانية البرنامج العادية للفترة ٢٠١٤-٢٠١٦ و/أو بتوافر مساهمات من خارج الميزانية.
المراجع:	الوثيقة A38-WP/56: نتائج المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي الوثيقة A38-WP/71: نتائج المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي الوثيقة A38-WP/51: التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي الوثيقة A38-WP/52: اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية الوثيقة A38-WP/53: تمويل الهياكل الأساسية للطيران ومهام مراقبة وتمويل نظم الطيران الوثيقة A38-WP/54: برنامج الإحصاءات الوثيقة Doc 9958، القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٨/١٠/٢٠١٠) الوثيقة Doc 10008، تقرير اللجنة الاقتصادية للجمعية العمومية، الدورة السابعة والثلاثون الوثيقة Doc 10009، تقرير المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي

١- المقدمة

١-١ في عام ٢٠١٠. اعتمد الجمعية العمومية في دورتها السابعة والثلاثين القرار ٣٧-٢٠ المعنون "البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي". وقد طلب إلى المجلس في هذا القرار أن يواظب على مراجعة هذا البيان وأن يخطر الجمعية العمومية كلما دعت الحاجة إلى إدخال تغييرات عليه؛ ومن ثم فقد تم استعراض مضمون القرار وتنقيحه بالصيغة الواردة في مرفق ورقة العمل هذه لكي تنتظر فيها الجمعية العمومية وتعتمدها.

٢- خلفية الموضوع

١-٢ كما جاء في الورقة A38-WP/56 (نتائج المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي)، تحققت تطورات كبيرة في مجال النقل الجوي منذ انعقاد الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية، التي تتطلب النظر فيها عند تعديل البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي. بالإضافة إلى ذلك، شهدت صناعة النقل الجوي تغييرات هيكلية إضافية أدت إلى زيادة الطابع التنافسي للسوق، وهو ما يتطلب مواصلة الرصد بغرض ضمان استدامة سلسلة قيمة النقل الجوي لصالح جميع الجهات المعنية. وينبغي أيضاً مراعاة التطورات الأخرى المستجدة في مجال البيانات والإحصاءات المتعلقة بالطيران عند استعراض المرافق المرتبطة بالقرارات الواردة في المرفق.

٣- التطورات المستجدة منذ انعقاد الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية

١-٣ بين عامي ٢٠١١ و ٢٠١٣، نفذت الايكاو الأنشطة الرامية إلى تعزيز نشوء رؤية طويلة الأجل لتحرير النقل الجوي الدولي ووضعت الأدوات اللازمة لتحديث إطارها التنظيمي. ونظمت الايكاو في هذا الصدد ندوات عالمية، لاسيما ندوة الايكاو للنقل الجوي في أبريل ٢٠١٢، والمؤتمر الذي دام يوماً واحداً تمهيداً للمؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي في مارس ٢٠١٣، والمؤتمر المشترك بين الايكاو وجامعة ماك غيل تمهيداً لدورة الجمعية العمومية المزمع عقده في سبتمبر ٢٠١٣. وفي إطار التحضير للمؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي، ساهمت هذه الندوات في تحديد الظروف اللازمة للتنمية المستدامة للنقل الجوي بالنسبة لجميع الجهات المعنية في سلسلة القيمة ذات الصلة.

٢-٣ وقد انعقد المؤتمر تحت شعار استدامة النقل الجوي؛ في المقر الرئيسي للايكاو في مونتريال من ١٨ إلى ٢٢/٣/٢٠١٣ واعتمد التوصيات الرامية إلى وضع المبادئ التوجيهية وخطة عمل في مجالات مثل ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم والوصول إلى الأسواق والمنافسة النزيهة والضمانات واقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية وحماية المستهلك وفرض الضرائب، وذلك بهدف إنشاء نظام مستدام للطيران المدني الدولي.

٣-٣ وأوصى المؤتمر بأن تعتمد الايكاو رؤية طويلة الأجل لتحرير الوصول إلى الأسواق والعمل، مع تحقيق مستوى مناسب من التنسيق، على إعداد الأدوات ذات الصلة لتيسير التعاون والحوار وتبادل المعلومات بين الدول في مجال المنافسة النزيهة. وقد اوصى المؤتمر أيضاً بأن تباشر الايكاو العمل بشأن صياغة اتفاق دولي تستخدمه الدول في تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم ووضع مبادئ اساسية بشأن حماية المستهلك. بالإضافة إلى ذلك، أوصى المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي بأن تعمل الايكاو أكثر على الترويج لسياساتها المتعلقة بفرض الضرائب وإعداد الإرشادات المتعلقة بتمويل الهياكل الأساسية للنقل الجوي، ومهام المراقبة المناسبة وتمويل نظام النقل الجوي.

٤-٣ فيما يخص الإحصاءات والتنبؤات والتخطيط والتحليلات الاقتصادية، أدت الايكاو دوراً رئيسياً فيما يخص تجميع ومعالجة وتوزيع البيانات المتعلقة بالطيران دعماً لتنمية الطيران المدني الدولي بشكل مأمون ومنظم. وواصلت الايكاو بذل جهودها لضمان كفاءة وفعالية العمليات التي تشمل بيانات الطيران، لا سيما بواسطة إعداد مجموعة من الأدوات الإلكترونية خلال فترة السنوات الثلاث الماضية.

٥-٣ وضعت الايكاو *ICAO DATA+*، وهي أداة إلكترونية جديدة تعرض بيانات النقل الجوي التي تقوم بتجميعها الدول الأعضاء في الايكاو داخل بيئة دينامية وبيانية.

٦-٣ بالإضافة إلى ذلك، وضعت الايكاو الصيغة النهائية من الكتاب الدوري 'التوقعات العالمية للنقل الجوي إلى غاية عام ٢٠١٣ (Cir 333)'، الذي يقدم التنبؤات الشاملة. وفي فبراير ٢٠١١، نشرت الايكاو أيضاً الوثيقة 'التوقعات العالمية والإقليمية خلال ٢٠ سنة: الطيارون وموظفو الصيانة ومراقبو الحركة الجوية' (Doc 9956)، التي تعتبر أول دراسة تجريها الايكاو لقياس الاختلالات المتوقعة في تدريب موظفي الطيران، على المستويين الإقليمي والعالمي.

٧-٣ ومع ذلك، ونتيجة للاحتياجات النهائية للجهات المعنية، يتزايد الطلب على وضع أدوات جديدة ومن الضروري تعزيز الأدوات الإلكترونية من أجل معالجة احتياجات الدول الأعضاء في الايكاو ودعم تخطيط وتنفيذ الأهداف الاستراتيجية للايكاو.

٨-٣ وبناء عليه، أجرت الايكاو حواراً مع المؤسسات الرئيسية للنقل الجوي الدولي والجهات المعنية بغرض تعزيز تنسيق بيانات الطيران المحصل عليها من مختلف المصادر وتحسين مستوى دقتها وموثوقيتها واتساقها.

٤- التعديلات المقترحة إدخالها على البيان الموحد

١-٤ في ضوء توصيات المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي وتطورات قطاع النقل الجوي، فيما يلي التغييرات المقترحة إدخالها على قرار الجمعية العمومية ٣٧٢٠، بالإضافة إلى التحديثات والتحسينات التحريرية:

(أ) المرفق (أ) - التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي، تعديل الأقسام الأول والثاني والخامس على أساس استنتاجات وتوصيات المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي لإضافة نص بشأن رؤية طويلة الأجل بخصوص مبادئ تحرير النقل الجوي والمنافسة النزيهة، وبشأن حاجة الدول لكي تصبح أطرافاً في اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩) وبشأن وضع مبادئ أساسية بشأن حماية المستهلك؛

(ب) المرفق (ب) - تعديل بيانات/إحصاءات الطيران لإضافة نص بشأن تنسيق وتقاسم بيانات الطيران، وكذلك بشأن وضع البيانات الإلكترونية؛

(ج) المرفق (ج) - تعديل التنبؤات والتخطيط والتحليلات الاقتصادية لإضافة نص بشأن وضع مجموعة موحدة من تنبؤات الحركة على الأجل الطويل، وبشأن الحاجة إلى رصد التطورات وإجراء دراسات تتعلق بأهم القضايا المرتبطة بمسائل النقل الجوي؛

(د) المرفق (د) - تعديل فرض الضرائب لكي تشمل نصاً بشأن حاجة الدول إلى تجنب الضرائب التمييزية والضرائب المزدوجة؛

هـ) المرفق (هـ) - المطارات وخدمات الملاحة الجوية، تعديل القسمين الأول والثاني لإضافة نص بشأن تمويل الهياكل الأساسية للطيران ومهام مراقبة وتمويل نظام الطيران دعماً للتحسينات التشغيلية التي تقتضيها الخطة العالمية لحزم التحسينات في منظومة الطيران وكذلك بشأن الغدرة الاقتصادية لمقدمي الخدمات.

٢-٤ في حين يظل الهيكل الاساسي للبيان الموحد لسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي نفسه المتبع في القرار ٣٧-٢٠، تم إزالة المرفق (د) بشأن التسهيلات لتقديم قرار منفصل وجديد للجمعية العمومية، وهو البيان الموحد لسياسات وممارسات الايكاو المستمرة المرتبطة بالتسهيلات. ومن أجل مواعة البيان الموحد مع الأهداف الاستراتيجية الجديدة المعتمدة من الايكاو.

٣-٤ البيان الموحد المنقح لسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي الوارد في المرفق بورقة العمل هذه يتكون من مواد تمهيدية وسبعة مرفقات على النحو التالي:

المقدمة

المرفق (أ): التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

المرفق (ب): بيانات وإحصاءات الطيران

المرفق (ج): التوقعات والتخطيط والتحليل الاقتصادي

المرفق (د): فرض الضرائب

المرفق (هـ): خدمات المطارات والملاحة الجوية

المرفق (و): اقتصاديات الناقلين الجويين

المرفق (ز): البريد الجوي

ترد التغييرات المقترحة إدخالها على القرار مظلة ومشطوبة.

المرفق

مشروع قرار تعتمده الدورة الثامنة والثلاثون للجمعية العمومية

القرار ٤٠/خ: البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

المقدمة

لما كانت اتفاقية الطيران المدني الدولي قد حددت المبادئ الأساسية التي يجب على الحكومات إتباعها لتطوير خطوط النقل الجوي الدولي على نحو يتسم بالانتظام والكفاءة والاقتصاد والتجانس والاستدامة، وكان أحد أغراض الايكاو لذلك هو دعم المبادئ والترتيبات الرامية إلى إنشاء خدمات للنقل الجوي الدولي تقوم على تكافؤ الفرص وتشغيلها على أساس سليم واقتصادي مع الاحترام المتبادل لحقوق الدول ومراعاة الصالح العام؛

ولما كان النقل الجوي عاملا رئيسيا في تشجيع وتعزيز التنمية الاقتصادية المستدامة على المستوى الوطني بالإضافة إلى المستويات الدولية؛

ولما كان تدبير الموارد اللازمة للاستفادة القصوى من الفرص التي يتيحها تطوير النقل الجوي والتصدي للتحديات التي ينطوي عليها وتلك الناجمة عنه يزداد صعوبة، وخاصة بالنسبة للبلدان النامية؛

ولما كانت المنظمة تعد إرشادات ودراسات وإحصاءات بشأن تطوير النقل الجوي في الدول المتعاقدة على نحو مستمر وينبغي أن تواظب على تحديث وتركيز وأهمية هذه المواد وتوزيعها على الدول المتعاقدة بأكثر الوسائل فعالية؛

ولما كان من المقرر على الدول المتعاقدة أن توفر بيانات إحصائية دقيقة وواقعية وغيرها من المعلومات الأخرى لكي يتسنى للمنظمة إعداد هذه الإرشادات؛

ولما كانت المنظمة تتجه نحو نظام الإدارة حسب الأهداف مع زيادة تركيزها على تنفيذ القواعد القياسية أكثر من وضعها؛

ولما كانت الإرشادات الصادرة عن هذه المنظمة والإجراءات التي اتخذتها هذه المنظمة لتنفيذ أهدافها الاستراتيجية تساعد الدول المتعاقدة على وضع السياسات والممارسات التي تسهل عولمة النقل الجوي الدولي وتحوله إلى التشغيل التجاري وتحديثه؛

ولما كان من المهم للدول المتعاقدة أن تشارك في أعمال هذه المنظمة في مجال النقل الجوي؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن مرفقات هذا القرار المذكورة أدناه تشكل البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي، كما كانت تلك السياسات قائمة عند ختام الدورة السابعة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية:

المرفق (أ): التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

المرفق (ب): إحصاءات وبيانات الطيران

المرفق (ج): التوقعات والتخطيط والتحليل الاقتصادي

المرفق (د): التسهيلات

المرفق (هـ): فرض الضرائب

المرفق (و): خدمات المطارات والملاحة الجوية

المرفق (ز): اقتصاديات الناقلين الجويين

المرفق (ح): البريد الجوي

٢- تحث الدول المتعاقدة على مراعاة هذه السياسات وتجديدها التي يعدها المجلس في الوثائق المذكورة في هذا البيان الموحد وتجديدها التي يعدها الأمين العام في الأدلة والكتب الدورية؛

٣- تحث الدول المتعاقدة على أن تبذل كل جهد للوفاء بالتزاماتها الناشئة من اتفاقية شيكاغو وقرارات الجمعية العمومية، وأن تدعم كذلك نشاط المنظمة في مجال النقل الجوي، وأن تقدم على وجه الخصوص وبأقصى سرعة وعلى الوجه الأكمل الإحصاءات والمعلومات الأخرى التي تطلبها المنظمة لدراساتها لأعمالها في مجال النقل الجوي؛

٤- تطلب إلى المجلس إعطاء أهمية خاصة لمشكلة تمويل تنمية الموارد البشرية والفنية الضرورية لتحقيق أفضل إسهام ممكن للنقل الجوي في الرفاهية الاقتصادية والاجتماعية للبلدان النامية؛

٥- تطلب إلى المجلس أن يستشير بأنسب الوسائل في كل المسائل المتصلة بالنقل الجوي خبراء يمثلون الدول المتعاقدة إذا رأى ذلك مفيداً لعمله، بما في ذلك إنشاء فرق من الخبراء المؤهلين تقدم تقاريرها إلى لجنة النقل الجوي أو إلى مجموعات الدراسة التابعة للأمانة العامة، وأن تعمل هذه الفرق بالمراسلة أو بالاجتماعات؛

٦- تطلب إلى المجلس أن يعقد مؤتمرات أو اجتماعات عالمية يستطيع جميع الدول المتعاقدة أن تشارك فيها، باعتبارها الوسيلة الرئيسية للتقدم في حل المسائل ذات الأهمية العالمية في مجال النقل الجوي، عندما يبرر عقد هذه الاجتماعات عدد وأهمية المسائل التي يتعين حلها وحيث توجد إمكانية اتخاذ إجراءات ببناءة بصددها؛

٧- تطلب إلى المجلس أن يوفر ما يلزم لتنظيم الحلقات الدراسية والندوات وغيرها من الاجتماعات المماثلة التي يتطلبها نشر سياسات الايكاو في مجال النقل الجوي وما يتصل بها من إرشادات على الدول المتعاقدة وفيما بينها؛

٨- **تطلب** إلى المجلس أن يواظب على مراجعة هذا البيان الموحد لسياسات الايكاو في مجال النقل الجوي وأن يخطر الجمعية العمومية كلما دعت الحاجة إلى إدخال تغييرات عليه؛

٩- **تعلم** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٦-٣٧-٢٠.

المرفق (أ)

التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

القسم الأول — الاتفاقات والترتيبات

لما كانت المبادئ الأساسية المذكورة في اتفاقية شيكاغو، وهي احترام السيادة، والإنصاف والمساواة في الفرص، وعدم التمييز، والترابط، والتناسق، والتعاون، قد ساعدت على أفضل نحو النقل الجوي الدولي ومازالت تشكل أساس تطوره في المستقبل؛

ولما كان تعدد الأطراف إلى أقصى حد ممكن في الحقوق التجارية مازال يمثل واحدا من أهداف المنظمة؛

ولما كانت الدول المتعاقدة تتوخى أهدافا وسياسات تنظيمية مختلفة ضمن إطار اتفاقية شيكاغو ولكنها تشترك في هدف أساسي واحد هو المشاركة في نظام النقل الجوي الدولي بشكل مستمر ويعتمد عليه؛

ولما كان أحد أهداف اتفاقية شيكاغو هو تشغيل خطوط النقل الجوي الدولية تشغيلاً سليماً واقتصادياً، وكان اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية واتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩) في هذا الخصوص يسهلان على الدول المتعاقدة الأطراف فيه تحقيق هذا الهدف؛

ولما كانت الجمعية العمومية قد أكدت مرارا على أن تلتزم كل دولة متعاقدة بأحكام المادة الثالثة والثمانين من اتفاقية شيكاغو وبأن تسجل لدى مجلس الايكاو بأسرع ما يمكنها جميع الترتيبات المتعلقة بالطيران المدني الدولي وفقا لقواعد تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران لدى الايكاو؛

ولما كان التأخير بلا داع في تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران وعدم الالتزام بذلك التسجيل أمر غير مستصوب لأنه يقوّض دقة واكتمال المعلومات التنظيمية وتعزيز الشفافية؛

ولما كان تحديد أسعار أجور النقل الجوي الدولي بطريقة عادلة وشفافة تهدف إلى تطوير الخدمات الجوية على نحو مرض؛

ولما كان ينبغي إيلاء الاعتبار الواجب لمصالح المستهلكين لدى رسم السياسات وإصدار التنظيمات في مجال النقل الجوي الدولي؛

ولما كانت الحاجة تقضي بالتكيف مع البيئة التنظيمية والتشغيلية دائبة التغير في مجال النقل الجوي، وكانت المنظمة قد وضعت بناء على ذلك إرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي، بما في ذلك بنود نموذجية واتفاقيات خدمات جوية نموذجية لكي تستعين بها الدول - حسب رغبتها - في الاتفاقيات الثنائية أو الإقليمية؛

وبالإشارة إلى أن المنظمة قد استحدثت وأتاحت للدول وسيلة ابتكاره للالتقاء، هي مؤتمر حدث الايكاو للتفاوض بشأن الخدمات الجوية، الذي ييسر التفاوض والتشاور بشأن الخدمات الجوية ويزيد من كفاءتها؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تؤكد من جديد على الدور الأساسي للايكاو في إعداد الإرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي وفي المساعدة في تحريره وتيسيره، حسب الاقتضاء؛

٢- تحث الدول المتعاقدة على أن تولي، ضمن سياق عملية التحرير التجاري، العناية الواجبة للمبادئ المتعلقة بتدابير الضمانات الرامية إلى ضمان المشاركة الدائمة والفعالة لجميع الدول في النقل الجوي الدولي، بما في ذلك مبدأ إيلاء عناية خاصة لمصالح واحتياجات البلدان النامية؛

٣- تحث الدول المتعاقدة على أن تقوم، في الممارسات التنظيمية، بالامتناع عن اتخاذ إجراءات انفرادية من شأنها أن تؤثر سلباً على المصلحة المشتركة لمجتمع الطيران والنمو الفعال والمستدام للنقل الجوي الدولي؛

٤=٤- تحث الدول المتعاقدة التي لم تنضم بعد إلى اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية واتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ على أن تبادر على وجه السرعة إلى النظر في الانضمام إليهما؛

٣=٥- تحث جميع الدول المتعاقدة على أن تسجل لدى الايكاو اتفاقات وترتيبات التعاون المتعلقة بالطيران المدني الدولي، وذلك وفقاً لأحكام المادة (٨٣) من اتفاقية شيكاغو ووفقاً لقواعد تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران لدى الايكاو؛

٤=٦- تحث الدول المتعاقدة على أن تحيط المجلس علماً تاماً بالمشاكل الخطيرة الناشئة عن تطبيق اتفاقات أو ترتيبات الخدمات الجوية وبأي تطورات تفيد في بلوغ هدف تحقيق مبدأ تعدد الأطراف في تبادل الحقوق التجارية؛

٥=٧- تشجع الدول المتعاقدة على المشاركة في مؤتمر حدث الايكاو للتفاوض بشأن الخدمات الجوية والإفادة منه؛

٨- تطلب إلى المجلس أن يضع خلاصة وافية لسياسات وممارسات المنافسة السارية على الصعيدين الوطني أو الإقليمي؛

٩- تطلب إلى المجلس أن يقوم بإعداد واعتماد رؤية طويلة الأجل لتحديد سياسة المنظمة بشأن تنظيم وتحرير النقل الجوي الدولي، بما في ذلك بحث اتفاق دولي تقوم بموجبه الدول بتحرير الوصول إلى الاسواق؛ ومراجعتة أو تنقيحه كلما لزم الأمر؛

٦=١٠- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل التعاون مع الهيئات الإقليمية وشبه الإقليمية على دراسة وإعداد تدابير التعاون، بما في ذلك الترتيبات المنحرة، واستعراض نتائج هذه التدابير، لكي يقرر إمكانية توصية الدول المتعاقدة في الوقت الملائم بتطبيق تدابير مماثلة أو أخرى على نطاق أوسع؛

٧=١١- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل إجراء الدراسة المقارنة والتحليلية لسياسات الدول المتعاقدة وشركات الطيران ولأساليب عملها بخصوص الحقوق التجارية وأحكام اتفاقات الخطوط الجوية، وأن يخطر جميع الدول المتعاقدة بأي تطورات جديدة في التعاون الدولي على تبادل الحقوق التجارية، ولا سيما بأي ترتيبات أكثر تحرراً؛

٨=١٢- **تطلب** إلى المجلس أن يواظب على استعراض آلية المنظمة لوضع إرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي، وأن ينفّحها أو يحدّثها حسب الاقتضاء؛

٩=١٣- **تطلب** إلى المجلس أن يستعرض بصفة دورية قواعد تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران بغرض تبسيط عملية التسجيل؛

١٤- **تطلب** إلى المجلس أن يضع مجموعة مبادئ أساسية بشأن حماية المستهلك؛

١٥- **تطلب** إلى الأمين العام أن يذكّر الدول المتعاقدة بأهمية المبادرة إلى تسجيل هذه الاتفاقات والترتيبات بدون تأخير، وأن يقدم إلى الدول المتعاقدة ما تطلبه من المساعدة لتسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران الخاصة بها لدى المجلس؛

١٦- **تطلب** من رئيس المجلس والأمين العام أن يشجعا على الانضمام العالمي إلى الاتفاقيات والاتفاقات الدولية وتنفيذها، بما في ذلك اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية واتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ وأن يحثا الدول المتعاقدة على إبلاغ الأمانة العامة بمدى التزامها الانضمام إليها إلى هذا الاتفاق.

القسم الثاني — التعاون في مجال الترتيبات التنظيمية

لما كانت بعض القيود الاقتصادية والمالية والتشغيلية المطبقة من جانب واحد على المستوى الوطني تؤثر على استقرار النقل الجوي الدولي، وتنحو إلى ممارسات تجارية تمييزية مجحفة في هذا المجال وتنافي المبادئ الأساسية لاتفاقية شيكاغو كما تنافي تطور النقل الجوي الدولي بانتظام وتوافق؛

ولما كان توفير خدمات النقل الجوي على نحو منتظم وموثوق يتسم بأهمية أساسية لتطوير اقتصاد الدول، ولا سيما النامية منها، بما في ذلك، الدول التي تعتمد على السياحة؛

ولما كان التشدد في تطبيق معيار ملكية الغالبية والسيطرة الفعالة عند الإذن لشركة الطيران بممارسة حقوق الطريق وغيرها من حقوق النقل الجوي قد يحرم دولا نامية كثيرة من تكافؤ الفرص العادلة لتشغيل الخطوط الجوية الدولية والحصول منها على الفوائد المثلى؛

ولما كان تعيين الناقلين الجويين وترخيص دخول الأسواق يجب تحريرهما وفقا للوتيرة التي تختارها كل دولة ووفقا لتقديرها، وذلك على نحو اطرادي ويتسم بالمرونة، في ظل الرقابة التنظيمية الفعالة ولا سيما فيما يتعلق بالسلامة والأمن؛

ولما كان توسيع نطاق المعايير أو تطبيقها بمرونة فيما يخص تعيين وتفويض شركات الطيران قد يساعد على تهيئة بيئة تشغيلية ينمو فيها النقل الجوي الدولي ويزدهر بصورة مستقرة وتتسم بالكفاءة والاقتصاد، ويسهم في هدف مشاركة الدول في عملية التحرير، بدون المساس بالتزامات الدول بالنسبة لسلامة الطيران وأمنه؛

ولما كان تحقيق أهداف التنمية بين تلك الدول يلقي تشجيعا متزايدا من خلال الترتيبات التعاونية التي تنشئ تجمعات اقتصادية إقليمية وتسهل التعاون الوظيفي الذي يعبر عن التقارب والتماثل في المصالح القائمة بصورة خاصة بين الدول النامية التي تنتمي إلى حركات التكامل الاقتصادي الإقليمي؛

ولما كانت ممارسة أي شركة طيران لحقوق الطريق وغيرها من حقوق النقل تعزز مصالح الدول النامية التي تتمتع بهذه الحقوق وتهتم بهذه المصلحة المشتركة، كلما كانت ملكية غالبية رأسمال هذه الشركة والسيطرة الفعالة عليها في يد دولة نامية أو أكثر أو في يد مواطنيها ممن لهم مصالح متماثلة؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تتجنب اتخاذ تدابير انفرادية تؤثر على تطوير النقل الجوي الدولي بانتظام وتناسق، وأن تضمن عدم تطبيق السياسات والتشريعات المحلية على النقل الجوي الدولي بدون المراعاة الواجبة لسماته الخاصة؛

٢- **تحث** الدول المتعاقدة على الأخذ في الاعتبار أن المنافسة الشريفة هي مبدأ عام هام في تشغيل خدمات النقل الجوي؛

٣- **تحث** الدول المتعاقدة على مواصلة تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، حسب الاحتياجات والظروف، بواسطة مختلف التدابير القائمة مثل رفع القيود المفروضة على الملكية والسيطرة الواردة في اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية أو الأحكام المتعلقة بالتعيين التي تعترف بمفهوم المصلحة المشتركة داخل المجموعات الاقتصادية الإقليمية أو شبه الإقليمية التي أوصت بها الأيكاو؛

٤- **تحث** الدول المتعاقدة على النظر في الخيارات طويلة الأجل التي تنتجها عملية التحرير، مثل رفع القيود المفروضة على ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم في اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية، وذلك قبل وضع نظام تنظيمي جديد طويل الأجل؛

٥=٤- **تحت** الدول المتعاقدة على قبول تعيين أي شركة طيران والسماح لها بممارسة حقوق الطريق وغيرها من حقوق النقل الجوي لأي دولة أو دول، ولا سيما الدول النامية في نفس التجمع، وفقاً للأحكام والشروط التي يقبلها الأطراف، بما في ذلك اتفاقات النقل الجوي التي عقدها أو تعقدتها الأطراف المعنية؛

٦=٣- **تحت** الدول المتعاقدة على الاعتراف بمفهوم المصالح المشتركة للتجمعات الاقتصادية الإقليمية أو شبه الإقليمية بوصفه أساساً سليماً لقيام الدولة النامية بتعيين شركة طيران تابعة لأي دولة نامية أخرى من نفس التجمع الاقتصادي الإقليمي حيثما تكون ملكية الأغلبية والسيطرة الفعالة على تلك الشركة في يد تلك الدولة النامية الأخرى الواحدة أو الأكثر أو في يد مواطنيها؛

٧=٤- **تحت** الدول المتعاقدة على التفكير في إتباع معايير بديلة لتعيين وتفويض شركات الخطوط الجوية، بما في ذلك إتباع معايير الأيكاو، وعلى اعتماد نهج مرن وإيجابي لمساعدة الدول الأخرى في جهودها الرامية إلى التحرر من معياري الملكية والسيطرة فيما يخص الناقلين الجويين، دونما إخلال بالسلامة والأمن؛

٨- **تحت** الدول المتعاقدة على وضع قوانين وسياسات المنافسة التي تسري على النقل الجوي مع مراعاة السيادة الوطنية؛

٩- **تحت** الدول المتعاقدة على تشجيع التعاون بين الهيئات المختصة الوطنية و/أو الإقليمية بغرض الترويج للنهج التنظيمية التنافسية الملائمة فيما يخص النقل الجوي الدولي؛

١٠ هـ- **تدعو** الدول المتعاقدة التي لديها خبرة في مختلف أشكال التشغيل المشترك للخطوط الجوية الدولية إلى أن تقدم إلى المجلس بصفة مستمرة معلومات كاملة بخصوص خبرتها حتى تجمع المنظمة في هذا المجال تحديداً، معلومات فيها فائدة للدول المتعاقدة؛

١١- **تطلب** إلى المجلس أن يباشر العمل بشأن وضع اتفاق دولي لتحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، مع مراعاة الشواغل المتعلقة بالسلامة والأمن، ومبدأ المعاملة بالمثل، وضرورة السماح بالتكيف التدريجي والمرحلي مع الضمانات، وضرورة مراعاة التجارب الإقليمية، ومتطلبات مختلف القوانين المحلية للدول والآثار على جميع الجهات المعنية بما في ذلك القوى العاملة؛

١٢- **تطلب** إلى المجلس أن يضع أدوات من قبيل منتدى لتبادل وجهات النظر بغية التعاون والحوار وتبادل المعلومات بين الدول الأعضاء من أجل تعزيز اتباع نهج أكثر توافقاً إزاء النقل الجوي الدولي؛

١٣- **تطلب** إلى المجلس مواصلة رصد التطورات في مجال المنافسة بالنسبة للنقل الجوي الدولي والعمل، كلما اقتضى الأمر ذلك، على تحديث ما يُصدره من سياسات وإرشادات بشأن المنافسة الشريفة؛

١٤ ٦- **تطلب** إلى المجلس أن يقدم، بناءً على الطلب، كل مساعدة مجدية إلى الدول المتعاقدة التي ترغب في الانضمام إلى التجمعات الاقتصادية الإقليمية أو شبه الإقليمية لتشغيل الخطوط الجوية الدولية؛

١٥٤ - **تطلب** إلى المجلس أن يقدم المساعدة، بناء على الطلب، إلى الدول المتعاقدة التي تبادر إلى إعداد هذه الترتيبات التعاونية للمشاركة المباشرة في ملكية وتشغيل الخطوط الجوية الدولية، أو إلى الدول المتعاقدة التي تقوم شركات الطيران التابعة لها بوضع تلك الترتيبات، وأن يقوم المجلس على الفور بتوزيع المعلومات المتعلقة بتلك الترتيبات التعاونية على الدول.

القسم الثالث — توزيع منتجات شركات الطيران

لما كان تقدم تكنولوجيا المعلومات والتكنولوجيات الالكترونية قد أثر تأثيرا ملحوظا على طريقة عمل صناعة شركات الطيران، ولا سيما على توزيع منتجاتها؛

ولما كانت الايكاو قد وضعت مدونة سلوك لتنظيم وتشغيل نظام الحجز الآلي لتتبعها الدول، ووضعت بندين نموذجين مرتبطين بذلك لتستخدمهما الدول حسب اختيارها في اتفاقاتها للخدمات الجوية؛
فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تطلب** إلى المجلس أن يرصد تطورات توزيع منتجات شركات الطيران والممارسات ذات الصلة بها، وأن ينشر على الدول المتعاقدة المعلومات عن أهم التطورات؛
- ٢- **وتطلب** إلى المجلس أن يستعرض ما إذا كانت هناك حاجة مستمرة لقواعد الايكاو بشأن نظم الحجز الآلي والبنود النموذجية في ضوء التغييرات في التنظيم والصناعة.

القسم الرابع — تجارة الخدمات

لما كانت الايكاو قد اهتمت بمسألة جوانب النقل الجوي الدولي التي أدرجت في إطار الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات (GATS) وعملت بنشاط لكي يتحسن فهم جميع الأطراف المعنية لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي وللصلاحيات والدور اللذين تنفرد بهما الايكاو في مجال النقل الجوي الدولي؛
فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تؤكد من جديد** أن من الضروري أن تستطلع المنظمة الترتيبات التنظيمية المستقبلية وأن تضع التوصيات والمقترحات اللازمة للتصدي للتحديات التي تواجه النقل الجوي الدولي، استجابة للتغيرات الداخلية والخارجية التي تؤثر فيه؛
- ٢- **تسلم** بأن تلك الترتيبات ينبغي أن تهيئ البيئة اللازمة لتطور النقل الجوي الدولي واستمرار ازدهاره على نحو يتسم بالانتظام والاستقرار والكفاءة والاقتصاد بدون تقويض السلامة والأمن، وضمان مصالح جميع الدول المتعاقدة ومشاركتها الفعالة والمستدامة في النقل الجوي الدولي؛
- ٣- **تؤكد من جديد** على الدور القيادي للايكاو في وضع الإرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي؛

٤- **تحث** الدول المتعاقدة التي تشارك في المفاوضات والاتفاقات والترتيبات التجارية التي تتعلق بالنقل الجوي الدولي على ما يلي:

أ) أن تكفل التنسيق الداخلي في هيئاتها الوطنية وأن تكفل بصفة خاصة مشاركة سلطات الطيران وصناعة الطيران مشاركة مباشرة في المفاوضات؛

ب) أن تكفل إدراك ممثليها إدراكا تاما لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي، ولا سيما خصائص النقل الجوي الدولي وبنيتها التنظيمية واتفاقاته وترتيباته؛

ج) أن تراعي حقوقها والتزاماتها إزاء الدول الأعضاء لدى الايكاو غير الأعضاء في منظمة التجارة العالمية؛

د) أن تبحث بعناية في الآثار المترتبة على اقتراح إدراج أي خدمات أو أنشطة إضافية متعلقة بالنقل الجوي في الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات، أخذاً بعين الاعتبار الخاص الارتباط الوثيق بين الجوانب الاقتصادية والبيئية وجوانب السلامة والأمن في النقل الجوي الدولي؛

هـ) أن تشجع على تحقيق الفهم التام لدور وصلاحيات الايكاو في وضع الإرشادات للتنظيم الاقتصادي، بما في ذلك تحرير النقل الجوي الدولي، وأن تنظر في إتباع هذه الإرشادات؛

و) أن تودع لدى الايكاو بمقتضى المادة (٨٣) من اتفاقية شيكاغو نسخاً من أي إعفاءات وأي التزامات محددة تتعلق بالنقل الجوي الدولي عقدتها بموجب الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات؛

٥- **تطلب من** منظمة التجارة العالمية والدول الأعضاء والمراقبين فيها إيلاء الاهتمام الواجب لما يلي:

أ) الهياكل والترتيبات التنظيمية الخاصة بالنقل الجوي الدولي والتحرير الذي يجري على المستوى الثنائي والإقليمي وشبه الإقليمي؛

ب) مسؤولية الايكاو الدستورية عن النقل الجوي الدولي، وخاصة مسؤوليتها عن سلامته وأمنه؛

ج) سياسة الايكاو وموادها الإرشادية الراهنة بخصوص التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي وعملها الدائب في هذا الميدان؛

٦- **وتطلب إلى** المجلس:

أ) أن يواصل الاضطلاع بدور قيادي عالمي في تسهيل وتنسيق عملية التحرير الاقتصادي مع ضمان السلامة والأمن وحماية البيئة في النقل الجوي الدولي؛

ب) أن يتابع بنشاط التطورات المستجدة في تجارة الخدمات والتي قد تؤثر على النقل الجوي الدولي، وإبلاغ الدول المتعاقدة بها؛

ج) أن يشجع استمرار الاتصال والتعاون والتنسيق بصورة فعالة بين الايكاو ومنظمة التجارة العالمية وغيرها من المنظمات الدولية الحكومية وغير الحكومية التي تعمل في مجال تجارة الخدمات؛

القسم الخامس — وضع الإرشادات عن السياسات

لما كانت الحكومات عليها التزامات ومسؤوليات دولية في التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي؛
ولما كان التحرير الاقتصادي وتطور صناعة النقل الجوي سيستمران في إتاحة الفرص وإثارة التحديات والمسائل في مجال تنظيم النقل الجوي الدولي؛
ولما كانت المنظمة قد عالجت مسائل تنظيمية كثيرة وجمعت السياسات والمواد الإرشادية ذات الصلة؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تراعي، عند الاضطلاع بمهامها التنظيمية، السياسات والمواد الإرشادية التي أعدتها الايكاو بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي، مثل تلك الواردة في الوثيقة Doc 9587 الصادرة بعنوان السياسات والمواد الإرشادية عن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي؛ و
- ٢- **تشجع** الدول المتعاقدة على تضمين القوانين والقواعد واللوائح الوطنية واتفاقات الخدمات الجوية المبادئ الأساسية المُجسدة في الاتفاقية وفي سياسات الايكاو وإرشاداتها، وهي الانصاف والمساواة في الفرص وعدم التمييز والشفافية والتناسق والتعاون؛
- ٣- **تطلب** إلى المجلس أن يضمن تحديث هذه السياسات والمواد الإرشادية وجعلها ملبية لاحتياجات الدول المتعاقدة وأن يعد، حسب الاقتضاء، إرشادات بشأن مسائل التنظيم الناشئة التي تهم الجميع؛
- ٤- **تطلب** إلى المجلس أن ينظر في الوسائل والسبل الإضافية التي تمكّن من تعزيز حالة سياساته الخاصة بالتنمية الاقتصادية المستدامة لنظام النقل الجوي.

المرفق (ب)

الإحصاءات، إحصاءات وبيانات الطيران

لما كان برنامج الايكاو للإحصاءات يمثل أساسا مستقلا وعالميا لغرض تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي وتنميته المستدامة؛
ولما كانت كل دولة متعاقدة قد تعهدت بأن تقوم شركات النقل الجوي التابعة لها بتقديم الإحصاءات التي يطلبها المجلس وفقا للمادة ٦٧ من اتفاقية شيكاغو؛
ولما كان المجلس قد أعد أيضا شروطا لإحصاءات عمليات الخطوط الجوية الداخلية والمطارات الدولية وتجهيزات الطرق الدولية، طبقا للمادتين (٥٤) و(٥٥) من اتفاقية شيكاغو؛

ولما كان المجلس قد أعد شروطاً لجمع البيانات عن الطائرات المدنية المسجلة طبقاً للمادة ٢١ من اتفاقية

شيكاغو؛

ولما كان يتعين على الأيكاو أن تجمع البيانات من الدول عن الاستهلاك السنوي للوقود في مجال الطيران بغرض

استخدام هذه البيانات لمواجهة التحديات الناشئة عن التنمية المستدامة للنقل الجوي، وأن ترصد وتبلغ عن الآثار المحتملة المترتبة عن التدابير الاقتصادية المتصلة بالجوانب التشغيلية لخدمات الطيران الدولي والهيكل الأساسية ذات الصلة؛

وحيث إن تعيين جهات اتصال تعنى بإحصاءات الطيران في الدول سييسر تقديم ما تطلبه الأيكاو من إحصاءات

وبيانات في الوقت المناسب؛

ولما كان المجلس قد اعتمد سياسة الإدارة القائمة على تحقيق الأهداف التي تقتضي جمع البيانات ذات الصلة

وتحليلها لقياس أداء المنظمة ككل وأداء مكوناتها من حيث بلوغ الأهداف الاستراتيجية الموضوعة لها؛

ولما كانت قاعدة البيانات الإحصائية المتكاملة التي أنشأتها الأيكاو لخزن البيانات والتحقق منها تزود الدول

المتعاقدة وغيرها من المنتفعين بنظام مباشر يتسم بالكفاءة لاسترجاع البيانات الإحصائية؛

ولما كان عدد من الدول المتعاقدة مستمرا في عدم تقديم الإحصاءات التي طلبها المجلس، أو أنه يقدمها غير

كاملة؛

ولما كان التعاون بين المنظمات الدولية التي تجمع إحصاءات الطيران وتوزعها قد يخفف من عبء تقديم

الإحصاءات؛

ولما كان دور الأيكاو في تجهيز ونشر بيانات الطيران يتيح للدول استخدام هذه البيانات كأداء فعالة في النمو

الآمن والمنظم لخدمات الطيران المدني الدولي التي تُدار بصورة ناجحة واقتصادية؛

ولما كانت الأيكاو تواصل بذل جهودها كي تتسم العمليات التي تشمل بيانات الطيران بالفعالية والكفاءة من خلال

وضع مجموعة من الأدوات الإلكترونية لتلبية الاحتياجات المتطورة للدول المتعاقدة؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تعين جهات اتصال تُعنى بإحصاءات الطيران، وتبذل قصارى جهودها لتقديم

الإحصاءات التي تطلبها الأيكاو في حينها وبشكل إلكتروني كلما أمكنها ذلك؛

٢- **تحث** الدول المتعاقدة على استخدام الأدوات الإلكترونية المتاحة للاطلاع على بيانات الأيكاو في مجال الطيران؛

٣- **تشجع** الدول المتعاقدة على استخدام الأدوات الإلكترونية المتاحة عند تقديم بيانات الطيران إلى الأيكاو؛

٤- **تحث** الدول المتعاقدة على المشاركة بفعالية في وضع الأدوات الإلكترونية من خلال تقديم الدعم وإبداء

الملاحظات ومن خلال تقاسم المعارف والخبرات.

٥٤- **تطلب** إلى المجلس أن يدعو الخبراء الوطنيين في مختلف التخصصات المطلوبة حسب الاقتضاء ليدرسوا بصفة منتظمة البيانات الإحصائية التي تجمعها الايكاو، وذلك لتلبية احتياجات المنظمة ودولها الأعضاء تلبية أكثر فاعلية، وليضعوا المقاييس الضرورية لرصد أداء المنظمة من حيث بلوغ أهدافها الإستراتيجية وتحسين اتساق الإحصاءات ومدى اكتمالها وموقوتية تقديمها من جانب الدول المتعاقدة، وشكل ومحتوى التحليلات.

٣٦- **وتطلب** إلى المجلس ما يلي:

(أ) أن يواصل استكشاف سبل التعاون على نحو أوثق مع المنظمات الدولية الأخرى العاملة في جمع إحصاءات الطيران وتوزيعها؛

(ب) أن يضع الترتيبات الملائمة لكي يقدم موظفو الأمانة العامة المساعدة إلى الدول المتعاقدة بناء على طلبها لتحسين إحصاءات الطيران المدني وتحسين عملية إبلاغ المنظمة بها؛

(ج) أن يضع عملية تتيح تنسيق بيانات الطيران من مصادر مختلفة من أجل تسهيل توفير البيانات الدقيقة والموثوقة والمتسقة اللازمة لاتخاذ قرارات مستنيرة من جانب الدول؛

(د) وأن يضع ويحتضن ويدير منهاجا يمكن أوساط الطيران من أن تتبادل وتعزز بياناتها وأدواتها الإلكترونية وفقاً للمبادئ والأحكام الواردة في الاتفاقية وفي القرارات ذات الصلة الصادرة عن المنظمة.

المرفق (ج)

التوقعات والتخطيط والتحليل الاقتصادي

لما كانت استقلالية الايكاو في تتبع الاتجاهات وتطبيق التحليلات الاقتصادية يمثل أساساً ضرورياً يوفر لتعزيز التخطيط والتنمية المستدامة للنقل الجوي الدولي؛

ولما كانت الدول المتعاقدة تحتاج إلى توقعات عالمية وإقليمية عن تطورات الطيران المدني الدولي في المستقبل لاستخدامها في مختلف الأغراض؛

ولما كان من واجب المجلس في إطار أعماله المستمرة في المجال الاقتصادي أن يتوقع التطورات المستقبلية التي يحتمل أن تتطلب اتخاذ تدابير من جانب المنظمة، وأن يبادر باتخاذ تلك التدابير في الوقت المناسب؛

ولما كانت المنظمة مطالبة بتقييم أدائها بصورة منتظمة على ضوء أهدافها الاستراتيجية مع تركيز خاص على السلامة وسعة الملاحة الجوية ونجاحاتها والأمن والتسهيلات والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي وحماية البيئة والتنمية المستدامة للنقل الجوي؛

ولما كانت المنظمة تحتاج إلى توقعات محددة وإلى الدعم الاقتصادي لأغراض التخطيط للمطارات ونظم الملاحة الجوية ولأغراض الرصد والتخطيط في مجال حماية البيئة؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تطلب** إلى المجلس أن يقوم، حسب الاقتضاء، بإعداد وتحديث التوقعات بالاتجاهات والتطورات في المستقبل في مجال الطيران المدني، سواء كانت هذه التوقعات عامة أو محددة، على أن تشمل هذه التوقعات، إن أمكن، البيانات المحلية والإقليمية والعالمية، وأن يتيحها للدول المتعاقدة، وأن يلبي الحاجة إلى البيانات في مجالات السلامة وسعة الملاحة الجوية ونجاعتها والأمن والتسهيلات والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي وحماية البيئة والأمن والبيئة والكفاءة؛

٢- **تطلب** إلى المجلس أن يضع مجموعة وحيدة من التوقعات الطويلة الأجل للحركة الجوية، التي يمكن على أساسها وضع توقعات بمواصفات محددة أو بقدر أكبر من التفصيل وذلك خدمةً لأغراض شتى منها تخطيط نظم الملاحة الجوية وتحليل المسائل البيئية؛

٣- **تطلب** إلى المجلس أن يعمل على وضع المنهجيات والإجراءات اللازمة لإعداد التوقعات، وتقييم الآثار الاقتصادية للتدابير الجديدة، وتحليل التكاليف والمنافع أو فعالية التكلفة، وإعداد سيناريوهات للعمل لتلبية احتياجات المنظمة والمجموعات الإقليمية لتخطيط الملاحة الجوية وغيرها من النظم، حسب الاقتضاء، أو هيئات تخطيط البيئة وكذلك، إذا اقتضى الأمر، الأنشطة الأخرى للمنظمة؛

٤- **تطلب** إلى المجلس أن يضع الترتيبات اللازمة لجمع وإعداد مواد عن أساليب التوقعات الجارية للأغراض المحددة في الفقرتين ١ و ٢ و ٣ أعلاه، وأن يوزعها على الدول المتعاقدة من آن إلى آخر لتكون بمثابة إرشادات لها في توقعاتها وتخطيطها وتحليلاتها الاقتصادية؛ و

٥- **تطلب** إلى المجلس رصد التطورات وإجراء دراسات بشأن المسائل الرئيسية ذات الأهمية العالمية وتقاسم تحليلاته مع الدول والمنظمات الدولية وقطاع الطيران.

المرفق (د)

التسهيلات

القسم الأول - إعداد وتنفيذ أحكام التسهيلات

لما كان الملحق التاسع - "التسهيلات" قد وُضع للتركيز على التزامات الدول المتعاقدة بموجب المواد (٢٢) و (٢٣) و (٢٤) من اتفاقية شيكاغو، ولتوحيد الإجراءات اللازمة للوفاء بالشروط القانونية المشار إليها في المواد (١٠) و (١٣) و (١٤) و (٢٩) و (٣٥).

ولما كان تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع أساسياً لتيسير التصريح للطائرات وتخليص الركاب وأمتعتهم والبضائع والبريد ومواجهة التحديات التي تطرحها مراقبة الحدود وإجراءات المطارات بغية الحفاظ على كفاءة عمليات النقل الجوي.

ولما كان من الحيوي أن تواصل الدول المتعاقدة تحقيق أكبر قدر من الكفاءة والأمن في عمليات الخلوص هذه.

ولما كانت اتفاقية حقوق الأشخاص المعوقين وبروتوكولها الاختياري، التي اعتمدها الجمعية العامة للأمم المتحدة في شهر ديسمبر ٢٠٠٦ قد دخلت حيز التنفيذ يوم ٣ مايو ٢٠٠٨.

ولما كانت مواصفات وثائق السفر المقروءة آلياً التي أعدتها المنظمة قد أثبتت فاعليتها في استحداث نظم تعجل بتخليص إجراءات الركاب الدوليين وأفراد الطواقم في المطارات وتعزيز برامج الامتثال لإجراءات التي تضعها سلطات الهجرة.

ولما كان إعداد مجموعة من اللافتات القياسية التي تسهل الحركة في مباني المطارات على المسافرين والمنتفعين الآخرين قد أثبت فاعليته وفائدته.

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول المتعاقدة على إيلاء عناية خاصة لزيادة جهدها من أجل تطبيق القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع.

٢- تحث الدول المتعاقدة على أن تولي، في تنفيذ الأحكام ذات الصلة من الملحق التاسع، العناية الواجبة للوثيقة Doc 9984، دليل انتفاع الأشخاص ذوي الإعاقة بالنقل الجوي؛

٣- ٢- **تطلب** المجلس أن يكفل تحديث الملحق التاسع. "التسهيلات" بحيث يفي بالمتطلبات المعاصرة للدول المتعاقدة فيما يتعلق بإدارة المراقبة على الحدود، والبضائع والركاب، والتطورات التكنولوجية ذات الصلة بهذه المراقبة، وتيسير الشحن، والتصدي للأحداث الصحية وغيرها من الأحداث المعرّقة للطيران، والقصر غير المصحوبين وحماية صحة الركاب والطواقم وتيسير السفر الجوي للأشخاص المعوقين.

٤- تطلب إلى المجلس أن يتأكد من أن المواد الإرشادية ذات الصلة مواكبة للتطورات ومستجيبة لمتطلبات الدول المتعاقدة؛

٣ ٥- **تطلب** المجلس أن يكفل التوافق والتكامل بين أحكام الملحق التاسع. التسهيلات والملحق السابع عشر. الأمن.

٤- **تطلب** إلى المجلس أن يكفل تحديث المواصفات والإرشادات الواردة في الوثيقة رقم Doc 9303 الصادرة بعنوان وثائق السفر المقروءة آلياً، وذلك في ضوء التقدم التكنولوجي، وأن يواصل استكشاف الحلول التكنولوجية التي تحسن تخليص الإجراءات.

٥ ٦- **تطلب** إلى المجلس أن يواظب على تحديث يستكمل الوثيقة رقم Doc 9636 الصادرة بعنوان "الإشارات الدولية لإرشاد الأشخاص في مباني المطارات والموانئ البحرية"، من أجل ضمان وتأمين وفائها باحتياجات الدول المتعاقدة.

القسم الثاني - التعاون الدولي على حماية أمن وسلامة جوازات السفر الإجراءات الوطنية والدولية الهادفة إلى ضمان

أمن وسلامة التعرف على هوية المسافرين وعمليات مراقبة الحدود

بما أن الدول تسلم بأهمية التعرف على هوية المسافرين وإدارة مراقبة الحدود في أمن وتسهيل الطيران؛

بما أن الدول تسلم بأن القدرة على التعرف على الأشخاص بذاتهم أمر يتطلب توخي نهج أكثر شمولية وتنسيقاً يربط بين العناصر الخمسة المترابطة التالية في مجال تحديد هوية المسافرين وإدارة مراقبة الحدود ضمن شبكة متكاملة:

(أ) الوثائق الأساسية والأدوات والعمليات اللازمة لضمان الثبوت الصحيح من الهوية؛

(ب) تصميم وصنع وثائق سفر موحدة ومقروءة آلياً من قبيل جوازات السفر الإلكترونية، التي تستوفي مواصفات الإيكاو؛

(ج) العمليات والبروتوكولات الخاصة بإصدار الوثائق من قبل السلطات المختصة إلى الأشخاص المخوّل لهم، وعمليات المراقبة لمنع السرقة والتلاعب والضياع؛

(د) نظم وأدوات للتفتيش من أجل القراءة الناجمة والأمانة لوثائق السفر المقروءة آلياً في الحدود، بما في ذلك استخدام دليل المفاتيح العامة للإيكاو؛

(د) تطبيقات قابلة للتشغيل البيئي توفر ربطا مناسب التوقيت ومضمونا وموثوقا لوثائق السفر المقروءة آليا وأصحابها بالبيانات المتاحة وذات الصلة في سياق عمليات التفتيش؛

بما أن الدول تحتاج إلى قدرات لتحديد هوية الأشخاص، وأدوات وآليات للثبوت من هوية المسافرين؛

بما أن استراتيجية برنامج الايكاو لتحديد هوية الركاب توفر إطارا لتحقيق أقصى المنافع لوثائق السفر ولمراقبة الحدود وذلك عبر الجمع بين عناصر إدارة الهوية، وبالإستفادة من نجاح البرنامج؛

بما أن جواز السفر هو الوثيقة الرسمية الرئيسية الأساسية التي تدل على هوية الشخص وجنسيته وتهدف إلى إبلاغ دولة العبور أو المقصد بأن يوسع حامله أن يعود إلى الدولة التي أصدرت جوازه.

وبما أن الثقة الدولية في سلامة كل جواز لها أهمية فائقة في تشغيل نظام السفر الدولي.

ولما كان أمن عملية التعرف على المسافرين وعمليات مراقبة الحدود صحة وصلاحيته وثائق السفر المقروءة آليا تعتمد على نظام متين لإدارة الهوية وعلى سلامة عملية إصدار جوازات السفر؛ المستندات المستخدمة للتحقق من هوية الشخص والتأكد من مواطنيته أو جنسيته وتقييم حق طالب الجواز (مثلا مستندات الهوية).

ولما كانت الدول الأعضاء في الأمم المتحدة قد قررت - بموجب "الاستراتيجية العالمية لمكافحة الإرهاب" التي أصدرتها في ٢٠٠٦/٩/٨ - أن تزيد من جهودها وتعاونها على جميع المستويات حسب الاقتضاء لتحسن أمن إنتاج وإصدار وثائق الهوية والسفر ولتحول دون تزويرها ومنع هذا التزوير.

وحيث أن القرار ١٣٧٣ الذي اعتمده مجلس الأمن بالأمم المتحدة في ٢٨ سبتمبر ٢٠٠١ ينص على أن تمنع الدول كافة تنقل الإرهابيين أو المجموعات الإرهابية من خلال مراقبة فعالة على الحدود وعلى إصدار وثائق الهوية ووثائق السفر، ومن خلال تدابير لمنع تزيف هذه الوثائق وتزويرها أو استخدامها بطرق احتيالية.

ولما كان من المطلوب التعاون المعزز والمكثف بين الدول على مستوى عال لمكافحة ومنع تزوير وثائق الهوية ووثائق السفر؛ في جوازات السفر، بما في ذلك تزوير وتزيف جوازات السفر، واستخدام جوازات السفر المزورة أو المزيفة، واستخدام جوازات السفر الصالحة من جانب منتطي الهويات، واستخدام جوازات السفر المنتهية مدة صلاحيتها أو الملغاة، واستخدام جوازات السفر التي تم الحصول عليها بشكل غير مشروع.

ونظراً لأن الجريمة العالمية أصبحت تحول تركيزها أكثر فأكثر من تزوير وثائق السفر إلى تزوير وثائق الهوية؛ استخدام جوازات السفر المسروقة الفارغة من طرف الأشخاص الذين يريدون الدخول إلى البلدان يهويات مزيفة.

وبما أن الايكاو تقدم المساعدة للدول في جميع المسائل ذات الصلة بجوازات السفر المقروءة آليا التي تشمل تخطيط المشاريع وتنفيذها والتعليم والتدريب وخدمات تقييم النظم، وقد وضعت دليل المفاتيح العامة لفحص وتدقيق لزيادة أمن جوازات السفر المقروءة آليا المعززة بالقياسات البيولوجية (الجوازات الالكترونية)، بما يعزز أمن هذه الجوازات وسلامة عمليات مراقبة الحدود؛

وحيث أن الدول المتعاقدة تطلب من برامج الايكاو المساعدة الفنية والمساعدة على بناء القدرات من أجل تعزيز برامجها في مجال التعرف على هوية المسافرين ومراقبة الحدود؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول على العمل، من خلال برامجها في مجال وثائق السفر ومراقبة الحدود، على تحديث هوية الأفراد بذاتهم وذلك بغية تعظيم فوائد الأمن والتسهيلات، بما في ذلك منع أفعال التدخل غير المشروع وغيرها من التهديدات المحدقة بالطيران المدني؛

٢- تحث الدول المتعاقدة على أن تكثف جهودها من أجل وضع وتنفيذ نظام متين في مجال إدارة الهوية ومن أجل المحافظة على أمن وسلامة عملية إصدار جوازات السفر؛

٣- **تطلب** إلى المجلس أن يوجّه الأمين العامة إلى تنفيذ استراتيجية برنامج الايكاو بشأن تحديد هوية الركاب وذلك بغية مساعدة الدول المتعاقدة على تحديد هوية الأفراد بذاتهم، وتعزيز أمن وسلامة وثائق سفرها وعمليات مراقبة الحدود لديها؛

٢. ٤- **تبحث** **تطلب** إلى الدول المتعاقدة على أن تكثف جهودها للمحافظة على أمن وسلامة وثائق سفرها وعمليات مراقبة الحدود لديها جوازات السفر الصادرة عنها، ولحماية هذه الجوازات من الغش، وعلى أن تساعد بعضها بعضاً في هذه المسائل

٣. ٥- **تطلب** إلى الدول المتعاقدة التي لم تصدر بعد جوازات السفر المقروءة آلياً طبقاً للمواصفات الواردة في الجزء الأول من الوثيقة رقم Doc 9303 أن تبادر إلى إصدارها.

٤. ٦- **تبحث** الدول المتعاقدة أن تكفل انتهاء صلاحية الجوازات غير المقروءة آلياً قبل ٢٤ نوفمبر ٢٠١٥.

٥. ٧- **تبحث** الدول المتعاقدة التي تحتاج إلى المساعدة في تنفيذ معايير ومواصفات وثائق السفر المقروءة آلياً على الاتصال بالايكاو دون تأخير.

٦- **تطلب** إلى المجلس أن يتخذ التدابير المناسبة لإعداد الإرشادات والمواصفات فيما يخص مستندات الهوية.

٨- **تطلب** إلى المجلس أن يكفل أن المواصفات والمواد الإرشادية الواردة في الوثيقة Doc 9303، وثائق السفر المقروءة آلياً، تظل مواكبة للتطورات في ضوء التقدم التكنولوجي، وأن يواصل استكشاف الحلول التكنولوجية التي تهدف إلى تعزيز الأمن وتسهيل عمليات مراقبة الحدود؛

٧. ٩- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل العمل على مزيد تعزيز أمن وسلامة وثائق السفر وعمليات مراقبة الحدود، وتعزيز فعالية عمليات مكافحة الغش في جوازات السفر، من خلال تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة في الملحق التاسع، وعلى وضع المواد الإرشادية لمساعدة الدول المتعاقدة على بلوغ هذه الأهداف، على الحفاظ على سلامة وأمن جوازات السفر ووثائق السفر الأخرى الصادرة عنها.

١٠- **تبحث** المجلس على استكشاف سبل تكثيف تزويد الدول المتعاقدة بالمساعدة على بناء القدرات في مجالي تحديد هوية المسافرين ومراقبة الحدود، بما في ذلك قيام الايكاو بدور ريادي في المجتمع الدولي لتسهيل وتنسيق هذه المساعدة؛

٨. ١١- **تبحث** الدول التي تصدر جوازات سفر إلكترونية على الانضمام إلى دليل المفاتيح العامة لايكاو، وتبحث كل الدول التي تستلم تلك الجوازات أن تتحقق من التوقيعات الرقمية الخاصة بتلك الجوازات.

٩. ١٢- **تبحث** الدول المتعاقدة التي لا تقدم بشكل منتظم ومقوت بيانات عن جوازات السفر الضائعة أو المسروقة إلى الانتربول لإيداعها في قاعدة البيانات المؤتمنة للبحث عن وثائق السفر الضائعة أو المسروقة، على القيام بتقديم تلك البيانات.

القسم الثالث — الإجراءات الوطنية والدولية والتعاون على مسائل التسهيلات

لما كانت الحاجة تقضي بأن تتخذ الدول المتعاقدة إجراءات مستمرة لتحسين فعالية وكفاءة عمليات تخليص الإجراءات.

ولما كان إنشاء لجان وطنية للتسهيلات وتشغيلها بفعالية يمثل وسيلة ناجحة لإدخال التحسينات اللازمة.

ولما كان التعاون على مسائل التسهيلات بين الدول المتعاقدة ومع مختلف الأطراف الوطنية والدولية التي تهمها شؤون التسهيلات قد عاد بالنفع على جميع المعنيين.

وحيث أن هذا التعاون قد أصبح حيوريا بعد تعدد النظم غير الموحدة لتبادل المعلومات عن الركاب مما أثر سلباً على جدوى صناعة النقل الجوي.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تبحث** الدول المتعاقدة على أن تنشئ لجاناً وطنية للتسهيلات وأن تستعين بها، وأن تعتمد سياسات للتعاون الإقليمي مع الدول المجاورة.

٢- **تطلب إلى المجلس أن يضع، تكملةً لأحكام الملحق التاسع، المواد الإرشادية ذات الصلة بإنشاء برامج و/أو لجان تسهيلات وطنية، حسب الاقتضاء؛**

٣ ٢- **تحث الدول المتعاقدة على المشاركة في برامج التسهيلات الإقليمية وشبه الإقليمية للمنظمات الدولية الحكومية الأخرى المعنية بالطيران.**

٣ ٤- **تحث الدول المتعاقدة على أن تتخذ جميع التدابير الضرورية من خلال لجان التسهيلات الوطنية أو بالوسائل الملائمة الأخرى للقيام بما يلي:**

(أ) **المواظبة على استعراض اهتمام جميع الهيئات المختصة، كل في حكومتها، للحاجة إلى ما يلي:**

(١) **جعل القواعد والممارسات الوطنية متوافقة مع أحكام الملحق التاسع ومقاصده.**

(٢) **إيجاد الحلول المناسبة للمشاكل اليومية في مجال التسهيلات.**

(ب) **المبادرة إلى تنفيذ إجراءات المتابعة الضرورية.**

٤ ٥- **تحث الدول المتعاقدة على أن تشجع لجان التسهيلات الوطنية أو لجان التسهيلات الأخرى على دراسة مشاكل التسهيلات، وأن تتسق نتائج هذه الدراسات مع النتائج التي توصلت إليها الدول المتعاقدة الأخرى التي ترتبط معها بصلات جوية.**

٥ ٦- **تحث الدول المتجاورة والمتاخمة على أن تتشاور فيما بينها بشأن المشاكل المشتركة التي قد تجابهها في مجال التسهيلات، كلما تبين أن تلك المشاورات قد تؤدي إلى حل موحد لتلك المشاكل.**

٦ ٧- **تحث الدول المتعاقدة على أن تشجع مشغليها الجويين على أن يواصلوا التعاون على نحو مكثف مع حكوماتهم بشأن ما يلي:**

(أ) **تحديد مشاكل التسهيلات وحلها.**

(ب) **وضع ترتيبات تعاونية لمنع تهريب المخدرات ومنع الهجرة غير القانونية وغيرها من الأخطار التي تهدد المصالح الوطنية.**

٧ ٨- **تحث الدول المتعاقدة على أن تدعو المشغلين الدوليين واتحاداتهم إلى المشاركة إلى أقصى حد ممكن في النظم الإلكترونية لتبادل البيانات، وذلك لتحقيق مستويات الكفاءة في خدمة الركاب والبضائع في المطارات الدولية.**

٨ ٩- **تحث الدول المتعاقدة أن تكفل، لدى استخدامها نظمها الخاصة بتبادل البيانات الإلكترونية، أن اشتراطاتها فيما يتصل بالبيانات عن الركاب تتماشى مع المعايير الدولية التي أقرتها وكالات الأمم المتحدة ذات الصلة لهذا الغرض.**

٩ ١٠- **تحث الدول والمشغلين الجويين على أن يبذلوا بالتعاون مع المنظمات الدولية المهتمة جميع الجهود الممكنة لتعجيل عمليات مناولة البضائع الجوية وتخليص إجراءاتها، وأن يضمنوا أمن سلسلة الإمدادات الدولية.**

المرفق (هـ) (د)

فرض الضرائب

لما كان النقل الجوي الدولي يؤدي دوراً رئيسياً في توسيع نطاق التجارة والسفر الدوليين، ولما كان فرض الضرائب على الطائرات والوقود والإمدادات الفنية الاستهلاكية التي يستعملها النقل الجوي الدولي وعلى إيرادات شركات النقل الجوي الدولي والطائرات وغيرها من الممتلكات المنقولة المرتبطة بتشغيل الطائرات في النقل الجوي الدولي وعلى مبيعات وخدمات الطيران، له تأثير اقتصادي وتنافسي ضار على عمليات النقل الجوي الدولي؛

ولما كانت سياسات الايكاو المضمنة في الوثيقة Doc 8632 بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي تتميز من ناحية المفهوم بين الرسم والضريبة باعتبار أن "الرسم هو جباية تهدف على وجه التحديد إلى استرداد نفقات تقديم التجهيزات والخدمات إلى الطيران المدني، بينما الضريبة هي جباية لتحصيل إيرادات للحكومات الوطنية أو المحلية، وهي عموماً لا تسري على الطيران المدني لا بكاملها ولا على أساس تكلفة محددة؛

ولما كان من دواعي القلق البالغ قيام بعض الدول المتعاقدة بفرض جبايات على نحو متزايد على بعض جوانب النقل الجوي الدولي، وانتشار فرض الرسوم على الحركة الجوية، حيث يمكن تصنيف بعض هذه الرسوم على أنها ضرائب على مبيعات وخدمات النقل الجوي الدولي؛

ولما كانت مسألة الجبايات المتعلقة بانبعثات محركات الطائرات قد عولجت في قرار الجمعية العمومية ٣٧=٤٨-٣٨... "البيان الموحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي"؛

ولما كان القرار الوارد في الوثيقة Doc 8632 يكمل المادة (٢٤) من اتفاقية شيكاغو ويستهدف التسليم بالطابع الفريد للطيران المدني الدولي وبالحاجة إلى إعفاء بعض جوانب عمليات النقل الجوي الدولي من الضرائب؛
فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تطبق القرار الصادر عن المجلس حسبما ورد في الوثيقة Doc 8632 الصادرة بعنوان سياسات الايكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي، وذلك بغية الحيلولة دون فرض ضرائب تمييزية على الطيران الدولي؛ و

٢- **تحث** الدول المتعاقدة على تحاشي الازدواج الضريبي في مجال النقل الجوي؛

٣- **تطلب** إلى المجلس أن يكفل تحديث الإرشادات والمشورة الواردة في الوثيقة Doc 8632 وتأمين استجابتها لاحتياجات الدول المتعاقدة، وأن يواصل تعزيز تطبيقها بمزيد من الصرامة.

المرفق (و) (هـ)

خدمات المطارات والملاحة الجوية

القسم الأول — سياسة فرض الرسوم

لما كانت سياسات الايكاو المضمنة في الوثيقة Doc 8632 "سياسات الايكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي" تتميز من ناحية المفهوم بين الرسم والضريبة باعتبار أن "الرسم هو جباية تهدف على وجه التحديد إلى استرداد نفقات تقديم التجهيزات والخدمات إلى الطيران المدني، بينما الضريبة هي جباية لتحصيل إيرادات للحكومات الوطنية أو المحلية، وهي عموماً لا تسري على الطيران المدني لا بكاملها ولا على أساس تكلفة محددة؛

ولما كانت مسألة الجبايات المتعلقة بانبعثات محركات الطائرات والخيارات القائمة على آليات السوق قد عولجت على حدة في قرار الجمعية العمومية ٣٧=٤٨-٣٨... "بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي (المرفق ح) - أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي"، وفي قرار الجمعية العمومية ٣٧=٤٩-٣٨... "بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ"؛

ولما كانت المادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو قد حددت أساس فرض رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية

والإعلان عنها؛

ولما كانت الجمعية العمومية قد كلفت المجلس بصياغة توصيات لإرشاد الدول المتعاقدة إلى المبادئ التي يمكن لمقدمي خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية للطيران المدني الدولي أن يفرضوا على أساسها رسوما لاسترداد تكاليف تقديمها وتحصيل إيرادات أخرى منها، وإلى الأساليب التي يمكن إتباعها لتحصيل تلك الإيرادات؛

ولما كان تطوير هياكل النقل الجوي الأساسية والخطة العالمية بشأن حزم التحسينات في منظومة الطيران يتطلب

حشد الأموال والتمويل لتنفيذها؛

ولما كان المجلس قد اعتمد الوثيقة Doc 9082 الصادرة بعنوان "سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات

الملاحة الجوية" حسب الاقتضاء ونشرها؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تكفل الاحترام التام للمادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو؛
- ٢- **تحث** الدول المتعاقدة، عند استرداد تكاليف خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية التي تقدمها أو تشارك في تقديمها إلى الطيران المدني الدولي، على إتباع المبادئ الواردة في المادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو وفي الوثيقة Doc 9082 الصادرة بعنوان سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، بغض النظر عن الهيكل التنظيمي لتشغيل خدمات المطارات والملاحة الجوية؛
- ٣- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تكفل استخدام رسوم خدمات المطارات والملاحة الجوية لتغطية التكاليف المرتبطة بتقديم التجهيزات والخدمات إلى الطيران المدني؛
- ٤- **تحث** الدول المتعاقدة على بذل قصارى جهودها وفقا للمادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو على نشر أي رسوم تفرضها الدولة المتعاقدة أو تسمح بفرضها لقاء تقديم التجهيزات الملاحية وخدمات المطارات إلى طائرات أي دولة متعاقدة أخرى، وعلى إبلاغ المنظمة بهذه الرسوم؛
- ٥- **تشجع** الدول المتعاقدة على اعتماد مبادئ عدم التمييز، وتناسب التكاليف، والشفافية والتشاور مع المنتفعين، كما تنص على ذلك الوثيقة Doc 9082، في تشريعاتها أو لوائحها أو سياساتها الوطنية وكذا في اتفاقات الخدمات الجوية، لضمان الامتثال من جانب المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية؛
- ٦- **تشجع** الدول المتعاقدة على التحقق من تنفيذ سياسات الايكاو الحالية فيما يخص استرداد تكاليف التدابير والمهام الأمنية في المطارات ومن جانب مقدمي خدمات الملاحة الجوية وذلك كي تصبح رسوم الانتفاع الأمنية معقولة وفعالة من حيث التكلفة وتعزز التنسيق على المستوى العالمي؛

٧- **تطلب** إلى المجلس أن يضع إرشادات عن تمويل هياكل النقل الجوي ووظائف الأشراف المناسبة وتمويل منظومة النقل الجوي، بما في ذلك وضع آليات لدعم التحسينات التشغيلية كما هو مبين في وحدات حزم التحسينات في منظومة الطيران؛

٦-٨ **تطلب** إلى المجلس أن يكفل تحديث سياساته وإرشاداته المتصلة بالتمويل والواردة في الوثيقة Doc 9082 وغيرها من الوثائق وتأمين استجابتها لاحتياجات الدول المتعاقدة.

القسم الثاني — الاقتصاد والإدارة

لما كانت التكاليف العالمية لتقديم خدمات المطارات والملاحة الجوية تتزايد مع ازدياد أحجام الحركة الجوية؛

ولما كانت الدول المتعاقدة تصب تركيزاً متزايداً على تحسين كفاءة خدمات المطارات والملاحة الجوية وفعاليتها من حيث التكلفة؛

ولما كان من الضروري إقامة التوازن بين المصالح المالية لمقدمي خدمات المطارات والملاحة الجوية من جهة والمصالح المالية للناقلين الجويين والمنفعين الآخرين من جهة أخرى، وينبغي الاستناد في ذلك إلى تشجيع التعاون بين مقدمي الخدمات والمنفعين بها؛

ولما كانت الدول المتعاقدة قد دعت المنظمة إلى تقديم المشورة والإرشادات الرامية إلى تشجيع الاسترداد المنصف لتكاليف خدمات المطارات والملاحة الجوية؛

ولما كانت الدول المتعاقدة أصبحت تكثر من إسناد تشغيل خدمات المطارات والملاحة الجوية إلى هيئات تجارية ومخصصة قد تكون أقل إدراكاً ووعياً بالتزامات الدول بموجب اتفاقية شيكاغو وملاحقها وسياسات وإرشادات الايكاو في المجال الاقتصادي، وتستخدم تجهيزات وخدمات متعددة الجنسيات للوفاء بالالتزامات التي تعهدت بها الدول بموجب المادة (٢٨) من اتفاقية شيكاغو؛

ولما كان المجلس قد اعتمد إرشادات مؤقتة في مجال السياسة العامة بشأن توزيع تكاليف النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية لضمان معاملة منصفة لكل المستخدمين؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تذكر** الدول المتعاقدة بأنها هي وحدها المسؤولة عن الوفاء بالالتزامات التي تعهدت بها بموجب المادة (٢٨) من اتفاقية شيكاغو إزاء خدمات المطارات والملاحة الجوية، بصرف النظر عن الهيئة أو الهيئات التي تشغل خدمات المطارات والملاحة الجوية المعنية؛

٢- **تشجع** الدول المتعاقدة على النظر في إنشاء كيانات مستقلة لتشغيل المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية، مع مراعاة الاستدامة الاقتصادية ومصالح المستخدمين والأطراف المعنية الأخرى؛

٣ **تحث** الدول المتعاقدة على الارتقاء بالنوعية في أداء خدمات الملاحة الجوية من خلال الإدارة الجيدة؛

٤٢- **تحث** الدول المتعاقدة على التعاون الفعال من أجل استرداد تكاليف تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية المتعددة الجنسيات وأن تنتظر في إمكانية استخدام الإرشادات المؤقتة في مجال السياسة العامة التي وضعها المجلس بشأن توزيع تكاليف النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية؛

٥٣- **تطلب إلى** المجلس أن يواصل إعداد سياسات وإرشادات الايكاو بما يسهم في زيادة الكفاءة والجودة الاقتصادية في تقديم وتشغيل خدمات المطارات والملاحة الجوية، ولا سيما إرساء الأساس السليم للتعاون بين مقدمي الخدمات والمنتهيين بها؛

٦٤- **تطلب إلى** المجلس أن يواصل تنقيح إرشادات الايكاو في مجال السياسة العامة بشأن توزيع تكاليف النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية وتنسيق الجوانب الفنية والقانونية والاقتصادية بما في ذلك تبادل التشغيل المشترك الفعال من حيث التكلفة؛

٧٥- **تطلب إلى** المجلس أن يروج لسياسات وإرشادات الايكاو بشأن رسوم الانتفاع، بما في ذلك تقديم المشورة التنظيمية والإدارية، بما يزيد الوعي والدراية بها لدى الدول والهيئات التجارية والمخصصة التي تقدم خدمات المطارات والملاحة الجوية؛

٨٦- **تطلب إلى** المجلس أن يواظب على دراسة الوضع الاقتصادي لخدمات المطارات والملاحة الجوية، وأن يقدم تقارير عنه إلى الدول المتعاقدة على فترات ملائمة؛

٩٤- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تبذل قصارى جهودها وبأسرع ما يمكنها لتقديم البيانات المالية المتعلقة بخدمات المطارات والملاحة الجوية التابعة لها لكي يتمكن المجلس من إسداء تلك المشورة وإعداد تلك التقارير.

المرفق (ز)(و)

اقتصاديات الناقلين الجويين

لما كان المنتفعون والمصالح السياحية ومصالح الطيران والمصالح التجارية ومنظماتها الدولية يبدون اهتماما متزايدا بمستوى تكاليف تشغيل الناقلين الدوليين وعائداتهم الملائمة من الإيرادات؛

ولما كانت الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية الأخرى تستخدم على نطاق واسع الدراسات الموضوعية التي تقوم بها الايكاو لتكاليف إيرادات النقل الجوي الدولي، وهي الدراسات التي شجعت على الحياد وأفضت إلى نظام أكثر إنصافا لتقاسم الإيرادات؛

ولما كانت الايكاو تحتاج إلى معرفة إيرادات الناقلين الجويين وتكاليفهم وبياناتهم التشغيلية التي تساعد على تقييم فعالية التدابير المقترحة لتنفيذ أهداف الايكاو الاستراتيجية ولتخطيط المسائل البيئية والدراسات الاستثمارية ولأغراض أخرى؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تطلب إلى** المجلس أن يكلف الأمين العام بأن يصدر بصفة دورية دراسة عن الاختلافات الإقليمية في مستوى التكاليف التشغيلية للنقل الجوي الدولي، وأن يحلل في هذه الدراسة تأثير اختلاف العمليات وأسعار المستلزمات على مستويات التكاليف وعلى تعريفات النقل الجوي؛

٢- **وتحث** الدول المتعاقدة على أن تبذل قصارى جهودها للحصول بأسرع ما يمكن من الناقلين الجويين الدوليين التابعين لها على بيانات التكاليف والإيرادات والبيانات الأخرى التي تطلبها الايكاو.

المرفق (ح)(ز)

البريد الجوي

لما كانت الجمعية العمومية قد أعطت توجيهات سارية بخصوص نشاط الايكاو في مجال البريد الجوي العالمي؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تراعي الأثر الذي يقع على الطيران المدني الدولي كلما صيغت سياسات في مجال البريد الجوي الدولي، ولا سيما في اجتماعات الاتحاد البريدي العالمي؛

٢- **تكلف** الأمين العام بأن يزود الاتحاد البريدي العالمي بناء على طلبه، وعلى النحو المنصوص عليه في ترتيبات التعاون ذات الصلة بين الاتحاد البريدي العالمي والايكاو بالمعلومات الوقائية الجاهزة.

— انتهى —